

Bruxelles, den 30.1.2013
SWD(2013) 11 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

SAMMENFATNING AF KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1370/2007 for så vidt angår åbning af de nationale markeder for personbefordring med jernbane

forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/43/EU af 21. november om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen

{ COM(2013) 28 final }

{ COM(2013) 29 final }

{ SWD(2013) 10 final }

{ SWD(2013) 12 final }

{ SWD(2013) 13 final }

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

SAMMENFATNING AF KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1370/2007 for så vidt angår åbning af de nationale markeder for personbefordring med jernbane

forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/43/EU af 21. november om oprettelse af et fælles europæisk jernbanelandskab, for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen

Ledende GD: MOVE

1. PROBLEMDEFINITION

En sammenligning af jernbanesektoren inden for personbefordring med andre transportformer falder ikke ud til jernbanesektorens fordel. Den transportandel på 6 %, som jernbaner har i EU, har været ret stabil siden midten af 1990'erne og står i skarp kontrast til andelen af personbiler (75 %), busser (8 %) og lufttransport (8 %). Nogle lande har åbnet deres nationale personbefordringsmarkeder, mens markeder i andre medlemsstater er domineret af statslige virksomheder.

Der ligger to hovedproblemer bag denne problematik. For det første ses der en lav kvalitet i med jernbane i store dele af EU. En undersøgelse fra 2012 afslørede, at kun 46 % af europæerne er tilfredse med deres nationale og regionale jernbanesystem. For det andet ses der store forskelle i driftseffektiviteten mellem jernbanevirksomheder inden for mange forskellige nationale modeller i Europa. Trods store tilskud til jernbanerne har mange jernbanevirksomheder i hele EU haft tab i flere år, og i nogle tilfælde har de gentagne gange måttet reddes af skatteyderne.

Der er en række beviser for, at disse problemer skyldes mangel på konkurrence og forskellige regler for markedsadgang i EU, der hindrer en konsolidering af et fælles europæisk jernbanelandskab. I 16 ud af de 25 medlemsstater, der har jernbaner, udgør de statslige operatørers markedsandel stadig over 90 %. Under sådanne forhold kan der hverken sikres konkurrence *om* markedet (flere operatører konkurrerer om eneretten til en bestemt rute – en *kontrakt om offentlig tjeneste*) eller konkurrence *på* markedet (flere operatører kører på den samme rute – *åben adgang*). Ydermere er forskellen mellem de jernbaner i EU, der klarer sig bedst, og dem, der klarer sig dårligst, blevet større siden 1990, og der ses forskellige udviklingstendenser.

De grundlæggende årsager til disse problemer kan findes i manglen på konkurrence om kontrakter om offentlig tjeneste, skævvridning af markedet som følge af begrænset adgang til nødvendige ressourcer (såsom rullende materiel og integrerede billetsystemer) og nationale begrænsninger i friheden til at yde personbefordring med jernbane. I dag drives 42 % af alle nationale jernbanebefordringsmarkeder i henhold til forpligtelser til offentlig tjeneste, som er pålagt via direkte tildeling. Desuden ser det ud til, at den statslige operatør i mindst 9 medlemsstater stadig har monopol på personbefordring efter bestemmelser i den nationale lovgivning.

Disse problemer og de foranstaltninger, der skal til for at løse dem, vil påvirke en lang række aktører både på og uden for jernbanemarkedet. De vedrører navnlig jernbanevirksomheder, passagerer og jernbanematerielindustrien. Mere grundlæggende vil disse foranstaltninger også påvirke den måde, hvorpå myndighederne styrer den offentlige finansiering af jernbanesektoren.

2. NÆRHEDSPRINCIPPET

Målene om et ægte indre marked, der fremgår af traktatens artikel 58, 90 og 100, gælder også jernbaner inden for rammerne af en fælles EU-transportpolitik.

Tiltag i de enkelte medlemsstater kan ikke alene sikre sammenhæng på EU's jernbanemarked og gøre noget ved den divergerende fortolkning af lovgivningen, når nationale regler stadig består, og nationale institutioner ikke fungerer optimalt og dermed virker som barrierer for det indre marked. Tiltag på EU-plan søger at sikre konsekvent gennemførelse af gældende EU-ret på jernbaneområdet, som burde føre til oprettelse af det fælles europæiske jernbaneområde uden unødvendige administrative og tekniske barrierer. Samtidig vurderes overholdelsen af nærhedsprincippet nøje med hensyn til de markedsåbningsforanstaltninger, der vedrører kontrakter om offentlig tjeneste, og som vil give medlemsstaterne den størst mulige fleksibilitet.

3. MÅL

Det generelle mål:

Forbedre kvaliteten af personbefordring med jernbane samt øge driftseffektiviteten og derved forbedre jernbanesektorens konkurrencedygtighed og tiltrækningskraft i forhold til andre transportformer og videreudvikle det fælles europæiske jernbaneområde.

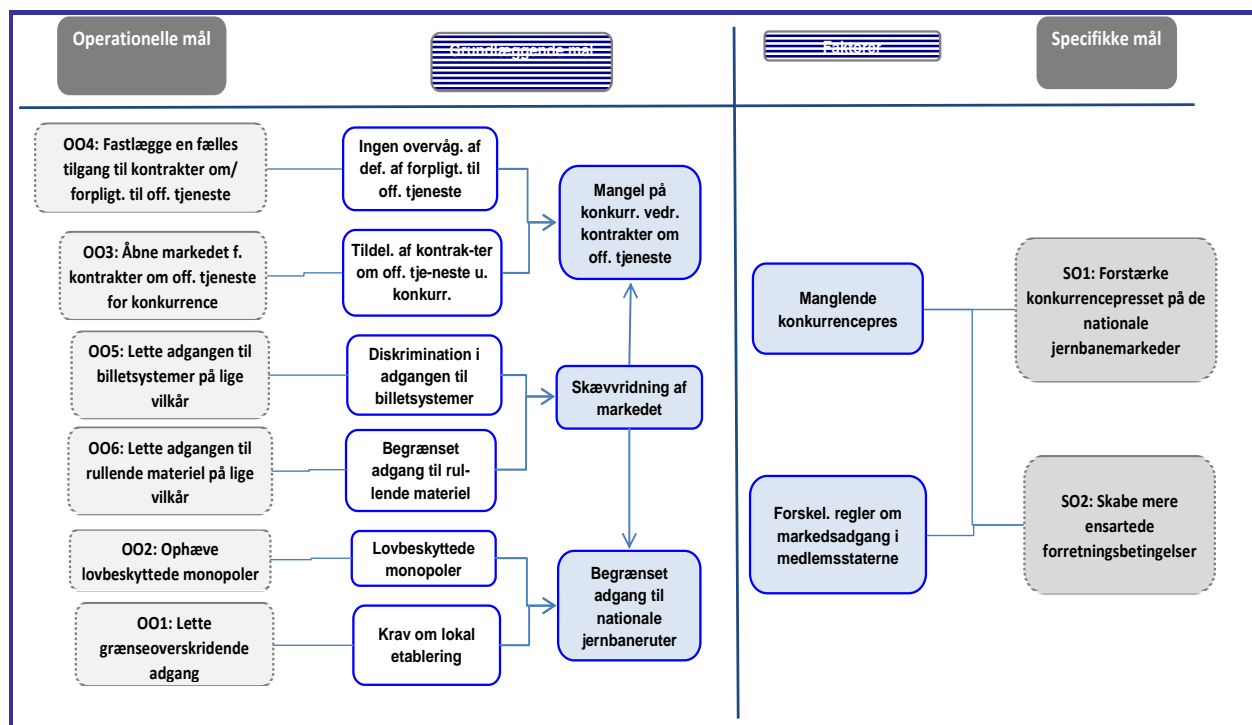
Specifikke mål:

1. Forstærke konkurrencepresset på de nationale jernbanemarkeder
2. Skabe mere ensartede forretningsbetingelser

Operationelle mål:

3. Lette grænseoverskridende adgang til de nationale markeder for personbefordring med jernbane
4. Ophæve lovbeskyttede monopoler
5. Åbne markedet for kontrakter om offentlig tjeneste for konkurrence
6. Etablere en fælles fremgangsmåde ved kontrol med definition af forpligtelser til offentlig tjeneste og ved definition af kontrakter om offentlig tjeneste
7. Lette adgangen til billetsystemer på lige vilkår
8. Lette adgangen til rullende materiel på lige vilkår

Kortlægning af faktorer, grundlæggende årsager og mål:



4. LØSNINGSMODELLER

På basis af interessenthøringen og problemanalysen er det muligt at identificere fire brede sæt foranstaltninger som angivet i følgende tabel:

Grundlæggende årsager	Respektiv kategori af muligheder	Mulige politikker, der er overvejet	Fastholdt?
Restriktioner for ydelse af national personbefordring med jernbane	A-muligheder: Åben adgang	Mulighed A0: Referencescenarie – EU-retten fastlægger ingen rettigheder til åben adgang for nationalt jernbanemarked	✓
		Mulighed A1: Åben adgang med mulighed for at begrænse adgang, når gennemførligheden af kontrakter om offentlig tjeneste bringes i fare	✓
		Mulighed A2: Åben adgang begrænset til ruter, der er kommercielt levedygtige	
		Mulighed A3: Åben adgang begrænset til ruter, der ikke er dækket af kontrakter om offentlig tjeneste	✓
		Mulighed A4: Åben adgang ubegrænset	
Mangel på konkurrence om kontrakter om offentlig tjeneste	B-muligheder: Udbud af kontrakter om offentlig tjeneste på konkurrencevilkår	Mulighed B0: Referencescenarie – kompetente myndigheder kan vælge mellem direkte tildeling og udbud på konkurrencevilkår	✓
		Mulighed B1: Obligatorisk udbud med fleksibilitet, omfanget af kontrakter om offentlig tjeneste på konkurrencevilkår kontrolleres af det nationale tilsynsorgan	✓
		Mulighed B2: Obligatorisk udbud med fleksibilitet, omfanget af kontrakter om offentlig tjeneste på konkurrencevilkår kontrolleres af Kommissionen	

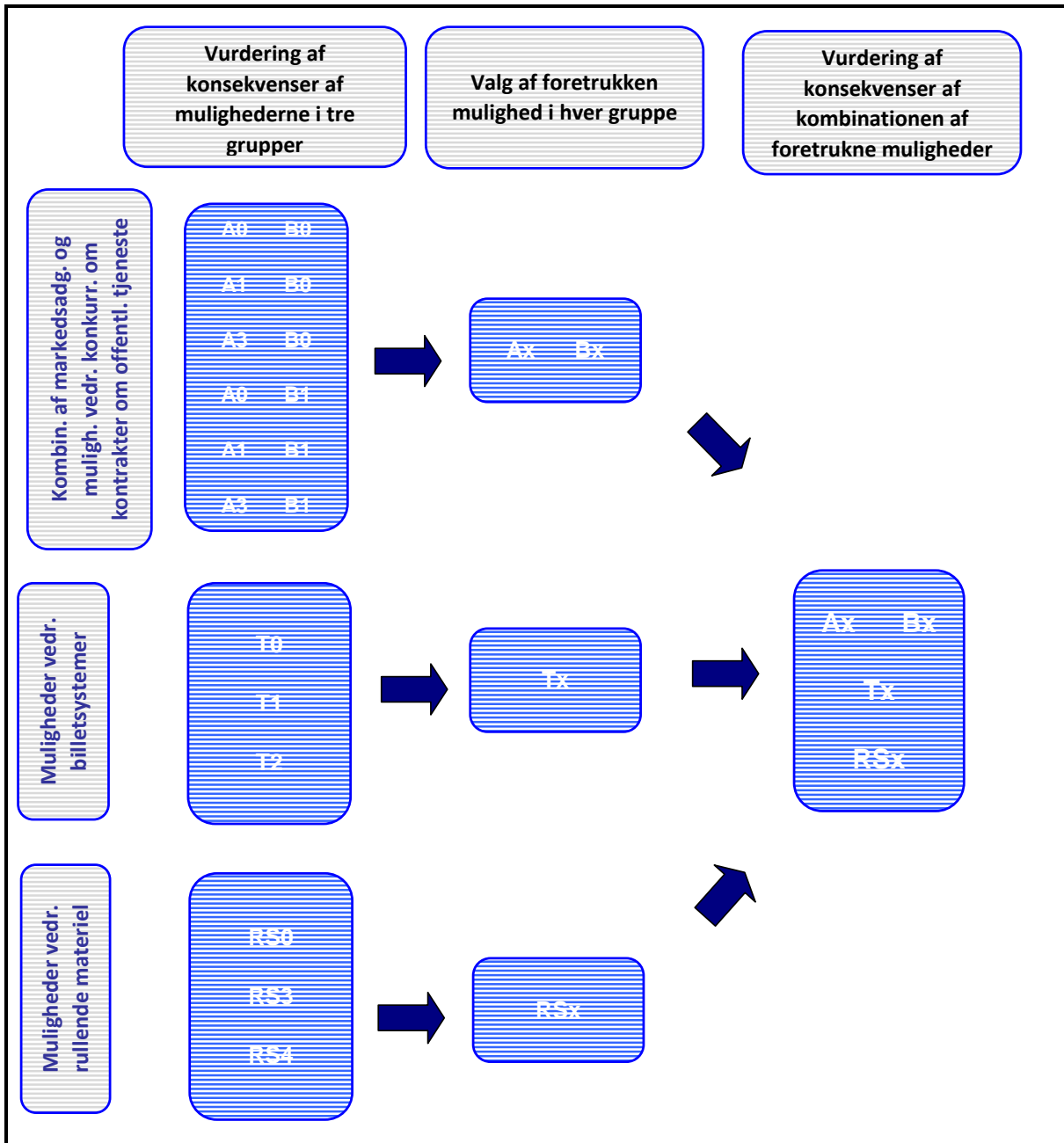
Diskriminerende adgang til billetsystemer	T-muligheder: Integrering af billetsystemer	Mulighed T0: Referencescenarie - gennemførelse af forordningen om passagerrettigheder og omarbejdelsen af den første jernbanepakke	✓
		Mulighed T1: frivillige nationale integrerede billetsystemer	✓
		Mulighed T2: obligatoriske nationale integrerede billetsystemer	✓
		Mulighed T3: Integreret EU-billetsystem	
Begrænset adgang til rullende materiel	RS-muligheder: Adgang til rullende materiel	Mulighed RS0: Referencescenarie – ingen specifikke EU-krav	✓
		Mulighed RS1: Obligatorisk oprettelse af ROSCO'er (leasingselskaber for rullende materiel)	
		Mulighed RS2: Obligatorisk krav om, at rullende materiel ejes af de kompetente myndigheder	
		Mulighed RS3: Pligt for den tidligere begunstigede efter kontrakter om offentlig tjeneste til at sælge eller lease rullende materiel	✓
		Mulighed RS4: Pligt for den kompetente myndighed til at påtage sig de økonomiske risici	✓
		Mulighed RS5: Retningslinjer om den bedste praksis vedrørende rullende materiel	

A- og B-muligheder er kerneforanstaltningerne i initiativet, og kombinationen af dem er afgørende for målet om markedsåbning. Følgende kombinerede kerneløsningsmodeller skal vurderes:

- Mulighed 0 (A0, B0) – Referencescenarie
- Mulighed 1 (A1, B0) – Markedsåbning baseret på ”bred åben adgang”, ingen foranstaltninger om udbud på konkurrencevilkår af kontrakter om offentlig tjeneste
- Mulighed 2 (A3, B0) – Markedsåbning baseret på ”begrænset åben adgang”, ingen foranstaltninger om udbud på konkurrencevilkår af kontrakter om offentlig tjeneste
- Mulighed 3 (A0, B1) – Markedsåbning baseret udelukkende på udbud på konkurrencevilkår af kontrakter om offentlig tjeneste
- Mulighed 4 (A1, B1) – Markedsåbning baseret på ”bred åben adgang” og udbud på konkurrencevilkår af kontrakter om offentlig tjeneste
- Mulighed 5 (A3, B1) – Markedsåbning baseret på ”begrænset åben adgang” og udbud på konkurrencevilkår af kontrakter om offentlig tjeneste

Essensen af overvejelserne om muligheden med billetsystemer og rullende materiel er at skabe de nødvendige rammebetingelser for mere effektiv anvendelse af de mulige kerneløsningsmodeller A og B.

Kernemuligheder kombineret med de foretrukne muligheder T og RS:



5. VURDERING AF KONSEKVENSERNE

Mens EU-reglerne ville skabe de nødvendige betingelser for, at jernbanemarkedet kunne fungere mere effektivt og ensartet, afhænger en effektiv gennemførelse og de deraf følgende konsekvenser især af situationen i den enkelte medlemsstat og den ”ånd”, der hersker i forbindelse med gennemførelse i national ret og håndhævelse. Konsekvensanalysen af de forskellige muligheder er derfor især baseret på en kvalitativ vurdering, med delvis kvantificering, hvor det er muligt.

De direkte *økonomiske*, *samfundsmæssige* og *miljømæssige* konsekvenser, der er identificeret som potentielt mest relevante for de politiske foranstaltninger, er beskrevet i tabellerne nedenfor.

Vurdering af direkte økonomiske og samfundsmæssige konsekvenser

	Mulighed 0 Reference- scenarie	Mulighed 1 Alene bred åben adgang	Mulighed 2 Alene begrænset åben adgang	Mulighed 3 Alene udbud på konkur- rencevilkår	Mulighed 4 Bred åben adgang + udbud	Mulighed 5 Begrænset åben adgang + udbud
Direkte økonomiske konsekvenser						
Konkurrence	0	+ / ++	+	++	++++	+++
Transportefterspørgsel	0	+	+	+	++	++
Industriens indtægter og omkostninger	0	+	+	++	+++	+++
Offentlig finansiering	0	+	0/+	++	++	+++
Investeringer i jernbaner	0	+	+	+	++	++
Administrative omkostninger for operatører	0	0/+	0/+	--	-	--
Administrative omkostninger for offentlige myndigheder	0	0	0	--	-	--
Multinationale jernbaneaktiviteter	0	+	+	+++	++++	++++
Små og mellemstore virksomheder	0	0/+	0/+	+	+	+
Direkte samfundsmæssige konsekvenser						
Billetpriser	0	+	0/+	0	+	0/+
Servicekvalitet	0	+	0/+	+	++	++
Beskæftigelse – jernbanevirksomheder	0	0	0	-/+	-/+	-/+
Beskæftigelse – jernbanerelaterede sektorer	0	+	+	+	++	++
Arbejdsvilkår	0	-	-	--	--	--
Jernbanesikkerhed	0	0	0	0	0	0

Konsekvenser af billetløsningsmodellerne

Konsekvenser af billetløsningsmodellerne	T0 Reference- scenarie	T1 Frivillig integrering	T2 Obligatorisk integrering
Økonomiske konsekvenser			
Konkurrence og andre konkurrencebaserede konsekvenser	0	++	+
Industriens indtægter og omkostninger	0	0	-
Transportefterspørgsel, multinationale jernbaneaktiviteter	0	0	0
Administrative omkostninger for offentlige myndigheder	0	0	-
Innovation	0	+	0
Samfundsmæssige konsekvenser			
Billetpriser	0	0/+	0/-
Servicekvalitet	0	+	0/+

Konsekvenser af løsningsmodellerne med hensyn til rullende materiel

	RS1 Reference- scenarie	RS3 Obligatorisk overgang	RS4 Risiko for ordregi- vende enhed
Økonomiske konsekvenser			
Konkurrence og andre konkurrencebaserede konsekvenser	0	+	++
Offentlig finansiering	0	-	--
Multinationale jernbaneaktiviteter	0	+	+
Ejendomsret	0	-	0
Industriens indtægter og omkostninger	0	0	+
Innovation	0	0/-	0/-
Samfundsmæssige konsekvenser			
Sikkerhed	0	0	0

6. SAMMENLIGNING AF LØSNINGSMODELLERNE

Følgende tabel sammenligner de forskellige muligheder med hensyn til virkning, driftseffektivitet og sammenhæng.

Sammenligning af markedsåbningsmuligheder	Effektiv virkning ¹		Driftseffektivitet				Sammenhæng				Begrundelse
	SM1: Forstærke konkurrencepresset på de nationale jernbanemarkeder	SM2: Skabe mere ensartede forretningsbetingelser	Jernbanevirksomheders driftseffektivitet	Billetterpriser	Administrative byrder for operatører	Administrative byrder for offentlige myndigheder	Beskæftigelse og arbejdsbetingelser (jernbane)	Beskæftigelse (jernbanerelaterede sektorer)	Social inklusion, kundekonsekvenser	Miljømæssig bæredygtighed	
Mulighed 0 Referencescenarie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Ingen nye bydende ved udbud på konkurrencevilkår og ingen forbedringer i effektiviteten af offentlige udgifter til jernbaner. Fortsat ulighed i markedsstrukturerne i alle medlemsstater.
Mulighed 1 Alene bred åben adgang	+ / ++	+	+	+	0 / +	0	0	+	+	0 / +	Positive konsekvenser for konkurrenceevnen på jernbanemarkedet. Foranstaltningen vil dog ikke resultere i en større omstrukturering af jernbanesektoren og indebærer kun begrænset effektivitet og administrative gevinster.
Mulighed 2 Alene begrænset åben adgang	+	+	+	0 / +	0 / +	0	0	+	+	0 / +	Konsekvenserne ligner dem fra mulighed 1, men er endnu mere begrænsede. Kontrakter om offentlig tjeneste er fortsat beskyttet mod konkurrence med operatører, der kommer ind via åben adgang, så der antages ikke at være besparelser på offentlige midler.

¹ Scorer for effektiv virkning er knyttet til følgende kategorier af økonomiske konsekvenser: konkurrence, brug af offentlige midler, efterspørgsel efter jernbanetjenester/jernbaners andel af transportformer og udvikling af multinationale jernbaneaktiviteter.

Sammenligning af markedsåbningsmuligheder	Effektiv virkning ¹		Driftseffektivitet				Sammenhæng				Begrundelse
	SM1: Forstærke konkurrencepresset på de nationale jernbanemarkeder	SM2: Skabe mere ensartede forretningsbetingelser	Jernbanevirksomheders driftseffektivitet	Billetpriser	Administrative byrder for operatører	Administrative byrder for offentlige myndigheder	Beskæftigelse og arbejdsbetingelser (jernbane)	Beskæftigelse (jernbanerelaterede sektorer)	Social inklusion, kundekonsekvenser	Miljømæssig bæredygtighed	
Mulighed 3 Alene udbud på konkurrencevilkår	++	+++	++	0	--	--	-/+	+	++	+	Muligheden vedrører kun brugen af kontrakter om offentlig tjeneste, så adgangsrettighederne forbedres kun delvis. Udbud på konkurrencevilkår ventes at give forbedret driftseffektivitet, som især mærkes af de statslige operatører. Kundebilletpriser vil være de samme. Den administrative byrde kan vokse. Social inklusion og miljømæssig bæredygtighed har forbindelse med en lille ventet stigning i udbuddet af jernbaneydelser.
Mulighed 4 Bred åben adgang og udbud på konkurrencevilkår	++++	++++	+++	+	-	-	-/+	++	++	+/+	Den mest ambitiøse løsningsmodel, der tager højde for begge muligheder – kontrakter om offentlig tjeneste og åben adgang – og den mest effektive med hensyn til specifikke mål. Den vil fremme fjernelsen af statslige virksomheders monopoloverskud og skabe muligheder for nye virksomheder på markedet. Geninvestering af de sparede penge i jernbanesektoren kunne betyde flere ruter. Konsekvenserne for beskæftigelsen er knyttet til udviklingen i industriens indtægter.
Mulighed 5 Begrænset åben adgang og udbud på konkurrencevilkår	+++	++++	++/+ ++	0/+	--	--	-/+	++	++	+/+	Mulighed 5 ligner mulighed 4, men tillader konkurrence mellem åbne adgangsrettigheder og kontrakter om offentlig tjeneste. Der ventes færre fordele i form af offentlige besparelser og driftseffektivitet. Konsekvenserne for beskæftigelsen er stort set de samme som under mulighed 3.

DA

DA

Sammenligning af billetmulighederne	Effektiv virkning		Driftseffektivitet			Sammenhæng	Begrundelse
	SM1: Forstærke konkurrencepresset på de nationale jernbanemarkeder	SM2: Skabe mere ensartede forretningsbetingelser	Jernbanevirksomheders driftseffektivitet	Billetpriser	Administrative byrder for offentlige myndigheder	Servicekvalitet	
T0 Referencescenarie	0	0	0	0	0	0	Gennemførelse af forordningen om passagerrettigheder og omarbejdelsen af den første jernbanepakke vil betyde en begrænset forbedring.
T1 Frivillig integrering	++	0	+	0/+	0	+/-	T1 vil betyde mindre harmonisering af metoder, men vil give bedre plads til konkurrence. En frivillig mulighed vil fastholde et mere fragmenteret marked og vanskeliggøre "sammenhængende rejser".
T2 Obligatorisk integrering	+	0	0	0/-	-	0/+	Obligatoriske billetsystemer vil give mulighed for "sammenhængende rejser", men vil kunne mindske spillerummet for priskonkurrence. Kan give operatører, der benytter sig af åben adgang, færre muligheder for at udvikle deres egne forretningsstrategier. Obligatoriske systemer kan resultere i uforholdsmæssigt høje omkostninger.

Sammenligning af mulighederne vedr. rullende materiel	Effektiv virkning		Driftseffektivitet		Sammenhæng			Begrundelse
	SM1: Forstærke konkurrencepresset på de nationale jernbanemarkeder	SM2: Skabe mere ensartede forretningsbetingelser	Jernbanevirksomheders driftseffektivitet	Offentlig finansiering	Sikkerhed	Ejendomsret	Innovation	
RS0 Status quo	0	0	0	0	0	0	0	Adgang til rullende materiel udgør stadig en stor barriere i mange lande og hæmmer konkurrencen.
RS3 Obligatorisk overgang	+	+	0/-	-	0	-	0/-	RS3 og RS4 giver begge lige vilkår med hensyn til adgang til rullende materiel og øger derfor antallet af potentielle bydende og harmoniserer forretningsbetingelserne. Der forventes en mere effektiv offentlig finansiering. Mulighed RS3 betyder flere omkostninger for operatørerne og indebærer inddragelse af ejendomsretten til rullende materiel fra eksisterende statslige virksomheder, hvilket kan resultere i eventuelle konflikter.
RS4 Risiko for ordregivende enhed	++	+	0/-	--	0	0	0/-	Denne mulighed vil lette adgangen til rullende materiel mere effektivt end RS3, men den økonomiske risiko betyder, at der vil blive større pres på offentlige midler. For at minimere omkostningerne vil de ordregivende myndigheder muligvis foretrække at anvende gammelt rullende materiel, og det vil være en hæmsko for innovation.

Konklusion

Analysen viser, at følgende løsningsmodeller vil fungere bedst:

- **Mulighed 4** Markedsåbning baseret på bred ”åben adgang” og udbud på konkurrencevilkår af kontrakter om offentlig tjeneste
- **T1** Frivillige nationale integrerede billetsystemer
- **RS3** Obligatorisk overførsel af rullende materiel eller **RS4** Forpligtelse for the kompetente myndighed til at påtage sig de økonomiske risici forbundet med rullende materiel

Som allerede nævnt er der en vis usikkerhed forbundet med vurderingen af visse løsningsmodellers virkninger, fordi oplysningerne er relativt nye (konkurrence på markedet) og i visse tilfælde tvetydige (oplysningerne er alene indgivet af specifikke interessenter). Hvorvidt der gøres brug af ovennævnte kombination af løsningsmodeller er således et politisk valg.

Vurdering af det foretrukne politikscenarier konsekvenser

En scenarieanalyse ledsaget af følsomhedstest har muliggjort en vurdering af de potentielle konsekvenser af det foretrukne politikscenarie. Desuden vil muligheden for at drage fuld nytte af markedsåbningen i høj grad blive hjulpet på vej af en institutionel adskillelse og samordning af infrastrukturstyringen, sådan som det foreslås i et andet initiativ i den fjerde jernbanepakke, hvilket giver følgende vigtige synergier:

Konsekvenser af markedsåbning og modeller for infrastrukturforvaltning

Alle ændringer er illustrative estimater	Økonomiske fordele (nutidsværdi, mia. euro)	Stigning i passager-km (mia.)
Scenarie 1 – Fokus på besparelser		
Vertikal adskillelse alene	6,6	0,8
Markedsåbning alene	29,4	2,0
Kombination af markedsåbning og vertikal adskillelse	43,4	3,8
Scenarie 2 – Geninvestering (50 % af besparelserne geninvesteres i jernbaner)		
Vertikal adskillelse alene	4,4	1,1
Markedsåbning alene	21,0	8,4
Kombination af markedsåbning og vertikal adskillelse	33,8	16,4

Mens scenarie 1 kun fokuserer på økonomiske fordele (hovedsagelig offentlige besparelser), vil scenarie 2, geninvesteringsscenarioet, give mulighed for 16 mia. flere passager-km (en stigning på 6 % i passager-km oven i udviklingen fra referencescenariet).

7. OVERVÅGNING OG EVALUERING

Kommissionen vil overvåge og evaluere gennemførelsen og virkningen af denne lovgivning via et sæt indikatorer, som i de fleste tilfælde afstemmes efter de indikatorer, der er fastlagt i Resultattavle for statsstøtte, forordning 1370/2007 og RMMS (system til overvågning af jernbanemarkedet)².

Specifikt mål	Indikator
SM1: Forstærke konkurrencepresset på de nationale jernbanemarkeder	<ul style="list-style-type: none">• Markedsandel for nye virksomheder* (gælder operationelle mål OM1, OM3)• Jernbanetjenester, der er dækket af kontrakter om offentlig tjeneste* (gælder OM3 og OM4)• Anvendelse af adgangsrettigheder*(gælder OM1, OM2, OM3)• Hindringer for mere effektive jernbanetjenester* (gælder alle operationelle mål)• Licensudstedelse* (gælder OM1, OM2)
SM2: Skabe mere ensartede forretningsbetingelser	<ul style="list-style-type: none">• Jernbanetjenester, der er dækket af kontrakter om offentlig tjeneste*• Anvendelse af adgangsrettigheder*• Hindringer for mere effektive jernbaner*
Andre parametre	
Arbejdsvilkår	<ul style="list-style-type: none">• Dynamikken i beskæftigelsen* (f.eks. stigning eller fald i beskæftigelsen)• Samfundsmæssige betingelser*

* Som det er forudset i artikel 15 i omarbejdelsen af den første jernbanepakke

Efter planen vil Kommissionen fem år efter afslutningen på lovgivningsforslagene overgangsperiode evaluere, om målene med initiativet er opfyldt.

² Som undersøgt ved omarbejdelsen af den første jernbanepakke